

Convenzione Unica – ai sensi dell’articolo 2, co. 82, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con Legge 24 novembre 2006, n. 286 e ss.mm.ii. – per l’affidamento della progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico del Gaggiolo e delle opere connesse, sottoscritta in data 1° agosto 2007

*** * ***

ATTO AGGIUNTIVO N. 3

TRA

CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.p.A.

E

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA S.P.A.

Milano, 23 giugno 2023

ATTO AGGIUNTIVO N. 3

alla “*Convenzione Unica - ai sensi dell’articolo 2, comma 82, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i. – per l’affidamento della progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico del Gaggiolo e delle opere connesse*”, sottoscritta in data 1° agosto 2007.

TRA

CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.P.A., con sede legale in Milano, via Pola n. 12/14,

E

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA S.P.A., con sede legale in Milano, via Pola n. 12/14.

REPUBBLICA ITALIANA

L’anno 2023, il giorno 23 del mese di giugno, in Milano, via Pola n. 12/14

SONO PRESENTI

DA UN PARTE

Gianantonio Arnoldi, nato a [REDACTED], il [REDACTED], nella sua qualità di Amministratore Delegato di Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., con sede legale in Milano, via Pola n. 12/14, iscritta nel Registro delle Imprese di Milano, R.E.A. 1837186, C.F. e P. I.V.A. 05645680967, munito degli occorrenti poteri in forza di delibera del Consiglio di Amministrazione del 22 giugno 2023;

E, DALL’ALTRA

Sabato Fusco, nato [REDACTED], il [REDACTED], in qualità di Direttore Generale e rappresentante legale *pro tempore* di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., con sede legale in Milano, via Pola n. 12-14, iscritta al Registro delle Imprese di Milano, R.E.A. 1232570, C.F. e P. I.V.A. 08558150150, munito degli occorrenti poteri in forza di delibera del Consiglio di Amministrazione del 21 giugno 2023.

Le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue.

PREMESSO CHE

- (A) in data 1° agosto 2007 è stata sottoscritta tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (“**CAL**” e/o “**Concedente**”) e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (“**APL**” e/o “**Concessionario**”) la “*Convenzione Unica – ai sensi dell’articolo 2, comma 82, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i. – per l’affidamento della progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il valico del Gaggiolo e delle opere connesse*” (“**Convenzione Unica**” e/o “**Convenzione**”);
- (B) il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (“**CIPE**”), con delibera del 6 novembre 2009, n. 97, ha approvato il Progetto Definitivo dell’Autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico del Gaggiolo e delle opere connesse (“**Autostrada Pedemontana**” e/o “**Collegamento Autostradale**” e/o “**Opera**”) e ha disposto, tra l’altro, che CAL e APL stipulassero apposito Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica, da approvare nelle forme di rito, per adottare il nuovo Piano Economico Finanziario (“**PEF**”) e la relazione esplicativa del PEF allegati al Progetto Definitivo approvato dal medesimo CIPE;
- (C) in data 6 maggio 2010, CAL e APL - in attuazione di quanto disposto dalla delibera del CIPE n. 97/2009 di cui alla precedente Premessa (B) - hanno sottoscritto l’“*Atto Aggiuntivo n. 1 alla ‘Convenzione Unica - ai sensi dell’articolo 2, comma 82, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i. - per l’affidamento della progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico del Gaggiolo e delle opere connesse, sottoscritta in data 1° agosto 2007*” (“**Atto Aggiuntivo n. 1**”), ai fini dell’adozione del PEF e della relazione esplicativa del PEF, nonché dell’individuazione dei requisiti di solidità patrimoniale;
- (D) nelle more dell’adozione del Decreto Interministeriale di approvazione dell’Atto Aggiuntivo n. 1, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (“**MIT**”) ha richiesto a CAL di recepire in apposito Atto Integrativo dell’Atto Aggiuntivo n. 1 alcune indicazioni rese dal Ministero dell’Economia e delle Finanze; in attuazione di tale richiesta le Parti hanno stipulato, in data 2 marzo 2011, apposito Atto Integrativo dell’Atto Aggiuntivo n. 1 (“**Atto Integrativo**”);
- (E) l’Atto Aggiuntivo n. 1, come integrato dall’Atto Integrativo, è stato approvato con Decreto Interministeriale del 24 marzo 2011, n. 110, registrato dalla Corte dei Conti in data 24 giugno 2011, reg. n. 10, foglio n. 317;
- (F) in data 1° agosto 2014, con delibera n. 24, il CIPE ha riconosciuto l’esistenza dei presupposti alla base della proposta di riequilibrio avanzata dal Concessionario e ha espresso parere favorevole sulla revisione del Piano Economico Finanziario, con anche assegnazione delle Misure di Defiscalizzazione, di cui all’art. 18 della Legge n. 183/2011. Tale delibera è stata registrata da parte della Corte dei Conti in data 13 gennaio 2015 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale in data 30 gennaio 2015;

- (G) unitamente alla revisione del Piano Economico Finanziario, con la delibera n. 24/2014 il CIPE ha approvato lo schema di atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione, che recepisce, tra l'altro, il nuovo Piano Economico Finanziario;
- (H) dopo le sottoscrizioni dell'11 maggio 2015, del 29 settembre 2016 e del 18 ottobre 2018, in data 20 dicembre 2018 CAL e APL hanno nuovamente sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica ("**Atto Aggiuntivo n. 2**" e, insieme all'Atto Aggiuntivo n. 1, all'Atto Integrativo e all'Atto Aggiuntivo n. 2, gli "**Atti Aggiuntivi**"), in formato digitale e regolarizzato nella forma come richiesto dalla Corte dei Conti, al fine di consentire al MIT di presentare l'Atto Aggiuntivo n. 2, unitamente al decreto interministeriale n. 7/2018 di approvazione dello stesso, alla medesima Corte dei Conti per concludere il procedimento di registrazione, e quindi per l'adozione del nuovo Piano Economico Finanziario approvato dal CIPE in data 1° agosto 2014, inviandolo al MIT per l'approvazione;
- (I) in data 26 giugno 2019 il MIT ha comunicato l'esito dell'adunanza del 25 giugno 2019 della sezione centrale della Corte dei Conti, nella quale la medesima Corte ha deliberato di ruscare il visto e la conseguente registrazione del Decreto Interministeriale di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n. 2, ritenendo necessaria una nuova deliberazione da parte del CIPE sull'Atto Aggiuntivo n. 2, in ragione del tempo intercorso per il relativo iter di approvazione;
- (J) nella seduta del 24 luglio 2019 il CIPE ha confermato l'Atto Aggiuntivo n. 2, sottoscritto in data 20 dicembre 2018, ha approvato la traslazione in avanti del cronoprogramma, con previsione espressa della sua decorrenza dalla data di effettiva efficacia dell'Atto Aggiuntivo n. 2, e ha confermato le Misure di defiscalizzazione di cui alla precedente delibera CIPE n. 24/2014, con previsione della loro effettiva erogazione in funzione dell'effettiva entrata in esercizio delle tratte. La corrispondente delibera del CIPE n. 42/2019, registrata dalla Corte dei Conti in data 31 ottobre 2019, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale in data 13 novembre 2019;
- (K) l'Atto Aggiuntivo n. 2, sottoscritto in data 20 dicembre 2018, è stato approvato con Decreto Interministeriale n. 585 del 19 dicembre 2019, registrato dalla Corte dei Conti in data 20 febbraio 2020. Tale Atto Aggiuntivo n. 2 prevede, tra l'altro, (i) un nuovo cronoprogramma dell'Opera per Lotti Funzionali, elencati all'art. 1.2. dell'Atto Aggiuntivo n. 2; (ii) un quadro economico aggiornato del progetto; (iii) un Piano Economico Finanziario revisionato e relativa Relazione Esplicativa, che tiene conto del riconoscimento delle Misure di cui all'art. 18 della Legge n. 183/2011, in 800 milioni di euro in valore assoluto, *una tantum* e per l'intera durata della concessione;
- (L) a seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti in data 20 febbraio 2020 del decreto interministeriale di approvazione n. 585/2019 dell'Atto Aggiuntivo n. 2, APL ha immediatamente attivato le procedure ad evidenza pubblica finalizzate all'individuazione del Contraente Generale per la progettazione e la realizzazione delle tratte B2 e C e per il reperimento della relativa provvista finanziaria. In data 28 febbraio 2020 è stato pubblicato, infatti, l'avviso per il reperimento della

provvista finanziaria per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle tratte B2 e C e, in data 3 marzo 2020, è stato pubblicato il bando di gara per la progettazione esecutiva e l'esecuzione lavori delle medesime tratte B2 e C, mediante Contraente Generale. In data 31 agosto 2021 è intervenuta l'aggiudicazione della gara di affidamento a Contraente Generale e, in pari data, è stato sottoscritto il contratto di finanziamento Senior 1 (come così definito ai sensi dell'Atto Aggiuntivo n. 2);

PREMESSO ALTRESÌ CHE

- (M) l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("**ART**"), in data 18 febbraio 2019, con delibera n. 16/2019 ("**Delibera ART n. 16**"), in attuazione delle disposizioni introdotte dall'art. 16 del Decreto-Legge n. 109/2018, ha avviato un procedimento finalizzato all'introduzione di un nuovo sistema tariffario nel settore autostradale. Il procedimento di definizione del nuovo sistema tariffario è stato avviato dalla Delibera ART n. 16 con riferimento ai rapporti concessori in corso di aggiornamento o di revisione, tra cui a suo tempo non rientrava ancora quello nella titolarità di APL. La Delibera ART n. 16 rinviava a successive deliberazioni la definizione del nuovo sistema tariffario con riferimento alle concessioni, quale quella di APL, con periodo regolatorio non ancora scaduto;

PREMESSO ALTRESÌ CHE

- (N) il periodo regolatorio quinquennale della concessione, ai sensi della delibera del CIPE n. 68/2017, è scaduto in data 31 dicembre 2019;
- (O) in data 10 gennaio 2020, APL ha dunque richiesto di procedere all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario, ai sensi delle previsioni convenzionali, verificando congiuntamente a CAL la permanenza e/o le variazioni verificatesi nel periodo regolatorio scaduto in ordine agli elementi individuati nel Piano Economico Finanziario;
- (P) CAL, in data 10 marzo 2020, in asserito adempimento con quanto previsto dalla normativa di riferimento vigente in materia, ex art. 43 del Decreto-Legge n. 201/2011 e s.m.i., ha chiesto al MIT di attivare l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("**ART**"), per il seguito di competenza di cui all'art. 37, comma 2, lettera g), del Decreto Legge citato, in merito alla definizione del sistema tariffario da adottarsi nell'ambito del procedimento di aggiornamento del Piano Economico Finanziario afferente alla concessione. Successivamente, in data 13 marzo 2020, il MIT ha chiesto all'ART di avviare la procedura per la definizione del sistema tariffario riferibile al corrente periodo regolatorio in osservanza al procedimento di cui all'art. 43 del Decreto Legge sopra menzionato;
- (Q) in data 26 marzo 2020, con propria delibera n. 70/2020 ("**Delibera ART n. 70**"), l'ART ha avviato il procedimento volto a stabilire il sistema di pedaggio per l'Autostrada Pedemontana, fissando al 15 maggio 2020 la data ultima per la presentazione di osservazioni e proposte in merito da parte dei soggetti interessati;

- (R) con delibera n. 106/2020 del 18 giugno 2020 (“**Delibera ART n. 106**”), l’ART ha concluso il procedimento avviato con la Delibera n. 70, di cui alla precedente premessa (Q), definendo sia il nuovo sistema tariffario relativo alla concessione nella titolarità di APL che i parametri da adottare in merito al nuovo Piano Economico Finanziario di aggiornamento (“**PEF2020**”), comprensivo del nuovo Piano Finanziario Regolatorio (“**PFR2020**”);
- (S) in data 23 dicembre 2020 APL ha trasmesso a CAL l’aggiornamento del PEF2020 comprensivo del nuovo Piano Finanziario Regolatorio, da sottoporre al MIMS per il prosieguo del relativo iter approvativo e, successivamente, in data 24 dicembre 2020, CAL ha proceduto con l’invio della relativa istanza di aggiornamento del PEF2020 al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (“**MIMS**”) (oggi MIT) unitamente alla trasmissione della Relazione accompagnatoria, del PFR2020 e dello schema di Atto Aggiuntivo n. 3;
- (T) in data 8 febbraio 2021, con le note prot.3204 e 3216, il MIMS ha trasmesso la proposta di aggiornamento del PEF2020 per l’espressione del parere previsto dall’art.43 comma 1 del D.L. n.201/2011;
- (U) successivamente, in data 1° marzo 2021, l’ART con nota prot.2676/2021, ha illustrato al MIMS e, per conoscenza, a CAL alcuni profili per i quali si rendeva necessario acquisire un puntuale riscontro ai fini del completamento dell’istruttoria per il rilascio del parere di propria competenza;
- (V) in data 30 marzo 2021, CAL ha trasmesso al MIMS e, per conoscenza, all’ART (prot. CAL-300321-00002) la relazione contenente riscontro alle osservazioni formulate dall’ART, includendo il PEF2020 aggiornato, comprensivo del PFR2020 aggiornato;
- (W) in data 6 maggio 2021, l’ART in merito alla predetta procedura di aggiornamento del PEF2020, di cui alla precedente premessa V), ha formulato alcune osservazioni, nonché alcuni suggerimenti riguardanti le modifiche da apportare agli atti convenzionali, al fine di adeguarne le previsioni al mutato quadro normativo e regolatorio in materia di concessioni autostradali;
- (X) in data 4 maggio 2022, è stata pubblicata la sentenza n. 3484/2022 del Consiglio di Stato con la quale è stato definito il giudizio di appello, introdotto da ART con ricorso del 21 giugno 2021 ed afferente la Delibera ART n. 106/2020 e la relativa complessiva azione giudiziale;
- (Y) in data 18 maggio 2022 (prot. 0003385/22), APL ha sottoposto a CAL il PEF2020 aggiornato, comprensivo del PFR 2020 aggiornato, in linea con quanto stabilito dall’ART nella Delibera n. 106 ed in linea, altresì, con le osservazioni formulate da ART, di cui alla precedente premessa W);
- (Z) di conseguenza CAL, in data 8 giugno 2022, (Prot. CAL-U-2022-00538), ha inviato al MIMS, per il seguito di competenza, la proposta di aggiornamento del PEF2020, comprensivo del PFR2020 aggiornato e della Relazione Accompagnatoria al PEF2020 di cui alla precedente premessa (Y);

- (AA) in data 27 luglio 2022, l'ART ha ritenuto di convocare sia CAL che il Concessionario per un'audizione, al fine di acquisire alcuni elementi tecnici di chiarimento relativi alla proposta di aggiornamento del PEF2020;
- (BB) nel corso della predetta audizione, tenutasi in data 6 settembre 2022, CAL e APL hanno fornito gli elementi tecnici richiesti da ART, di cui alla precedente premessa (AA);
- (CC) in data 23 settembre 2022, l'ART ha emesso il proprio Parere n.11/2022, ai sensi delle previsioni dell'art. 43, comma 1, del D.L. 6 dicembre 2011 n. 201, e s.m.i.;
- (DD) in esito al predetto Parere n.11/2022 di ART, le Parti hanno raggiunto in data 6 dicembre 2022 la condivisione dell'aggiornamento del PEF2020 e del PFR2020 e relativi allegati, nonché dello schema di atto aggiuntivo n. 3, di recepimento del PEF2020;
- (EE) in data 6 dicembre 2022 e in data 19 dicembre 2022 gli organi societari del Concessionario e del Concedente hanno rispettivamente approvato, per quanto di propria competenza, il PEF2020 aggiornato, comprensivo del PFR2020 aggiornato e relativi allegati, nonché lo schema di Atto Aggiuntivo n. 3, di recepimento del PEF2020 aggiornato;
- (FF) con nota del 19 dicembre 2022, CAL ha trasmesso al MIT il PEF2020 comprensivo del PFR2020 e relativi allegati, nonché lo schema di Atto Aggiuntivo n. 3 ("**Atto Aggiuntivo n. 3**"), di recepimento del PEF2020, e in data 29 marzo 2023 il CIPESS ha espresso con Delibera n. 8/2023 il proprio parere ai sensi dell'art. 43 del D.L. n.201/2011 e s.m.i.;

CONSIDERATO CHE

- (GG) a partire dal mese di febbraio 2020, sono state adottate dal Legislatore e dalle Autorità di Governo nazionali e regionali una molteplicità di disposizioni dirette a contenere gli effetti dell'epidemia da COVID-19, che hanno avuto significativi impatti anche sulla mobilità nazionale e regionale, oltreché sull'intera economia nazionale;
- (HH) non è ancora allo stato possibile prevedere gli effetti sul breve e medio periodo che tali disposizioni e, più in generale, l'epidemia da COVID-19 in corso, possono avere prodotto e produrre sull'economia nazionale e regionale e, conseguentemente, sui volumi di traffico dell'Autostrada Pedemontana nel periodo regolatorio;
- (II) conseguentemente CAL e il Concessionario hanno convenuto di non modificare lo studio del traffico posto a base del PEF2020 rev. 3 e di recuperare gli eventuali minori ricavi, conseguenti ai minori volumi di traffico determinati dall'epidemia da COVID-19, consuntivati nel periodo regolatorio e verificati dal Concedente, nell'ambito dell'aggiornamento da effettuare per il prossimo periodo regolatorio, secondo quanto previsto all'art. 12 della Convezione, come modificato dall'Atto Aggiuntivo n. 2 e dal presente Atto Aggiuntivo n. 3;

CONSIDERATO ALTRESI' CHE

- (JJ) in data 29 aprile 2021, in conseguenza delle disposizioni adottate dal Legislatore e dalle Autorità di Governo nazionali e regionali dirette a contenere gli effetti dell'epidemia da COVID-19, di cui alla precedente premessa (CC), CAL ha chiesto al MIT di promuovere nei confronti del CIPESS una proroga di sei mesi del termine di dodici mesi di cui all'art. 3.1 dell'Atto Aggiuntivo n. 2, previsto per la sottoscrizione del Contratto di Finanziamento Senior n. 1, relativo alle Tratte B2 e C dell'Opera;
- (KK) in data 29 aprile 2021, il CIPESS, su richiesta del MIMS, con propria delibera n. 1 del 2021, ha autorizzato la suddetta proroga;

RITENUTO ALTRESI' CHE

- (LL) in data 31 agosto 2021, è stato sottoscritto il summenzionato Contratto di Finanziamento Senior n. 1, relativo alle Tratte B2 e C dell'Opera ed in pari data ne è stata data comunicazione, con nota CAL (prot.CAL-31082021-00001), al CIPESS, MIMS e MEF;

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO

In attuazione della Delibera del CIPESS n. 8/2023 di cui all'allegato *sub a*), si rende, quindi, necessario procedere alla sottoscrizione del presente Atto Aggiuntivo n. 3 alla Convenzione Unica, ai fini dell'adozione del Piano Economico - finanziario revisionato comprensivo della Relazione Esplicativa, nonché degli ulteriori allegati (allegato *sub b*). Pertanto, tra CAL e APL, come sopra costituite e rappresentate, si conviene e si stipula quanto segue.

1 PREMESSE E ALLEGATI

Le premesse e i seguenti allegati formano parte integrante del presente Atto Aggiuntivo n. 3 alla Convenzione Unica e costituiscono anch'essi patto:

- a) Delibera CIPESS n. 8 del 2023;
- b) Piano Economico Finanziario revisionato (PEF2020 rev. 3), comprensivo di Piano Finanziario Regolatorio (PFR2020 rev. 3), relativa Relazione di accompagnamento e relativi allegati, tra cui lo Studio di Traffico aggiornato al mese di febbraio 2020;
- c) Cronoprogramma.

2 OGGETTO

Con il presente Atto Aggiuntivo n. 3 le Parti adottano il Piano Economico Finanziario di aggiornamento, ai sensi dell'art. 43 del D.L. n. 201/2011 e s.m.i. (PEF2020 rev. 3), comprensivo del Piano Finanziario Regolatorio (PFR2020 rev. 3) e relativi allegati.

Le Parti convengono altresì di adottare il Cronoprogramma *sub* allegato C.

3 PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Il PEF2020 rev. 3 sostituisce il Piano Economico Finanziario di cui all'allegato E dell'Atto Aggiuntivo n. 2 e il PFR2020 rev. 3 sostituisce il Piano Economico Finanziario Regolatorio di cui all'allegato F dell'Atto Aggiuntivo n. 2. I richiami al Piano Economico Finanziario allegato all'Atto Aggiuntivo n. 2 ivi contenuti sono da intendersi riferiti al PEF2020 rev. 3.

3 BIS CRONOPROGRAMMA E PENALITÀ

3.bis.1. Il Cronoprogramma di cui all'allegato *sub* C del presente Atto Aggiuntivo n. 3 sostituisce il Cronoprogramma per Lotti Funzionali di cui all'allegato C dell'Atto Aggiuntivo n. 2 e tiene conto delle determinazioni del CIPESS di cui alla premessa (KK).

3.bis.2. In considerazione anche della proroga autorizzata dal CIPESS, con la delibera di cui alla precedente premessa (KK), il PEF2020rev.3 ha previsto la stipula del/dei contratto/i relativo/i al finanziamento dei Lotti B2 e C ("**Senior n. 1**"), entro 18 mesi dalla data di efficacia dell'Atto Aggiuntivo n. 2, e del/dei contratto/i ("**Senior n. 2**"), relativo/i al finanziamento del Lotto D ed eventualmente comprensivo del rifinanziamento in tutto o in parte del Senior n. 1, entro 12 mesi dalla data di ultimazione dei lavori relativi ai Lotti B2 e C. Le previsioni temporali di cui al presente paragrafo sostituiscono i termini previsti dal comma 3.1. dell'Atto Aggiuntivo n. 2. I riferimenti ai termini di cui al comma 3.1. dell'Atto Aggiuntivo n. 2 contenuti nell'Atto Aggiuntivo stesso sono da intendersi riferiti ai termini stabiliti dal presente comma.

3.bis.3 Ad integrazione e modifica dell'articolo 3.2 dell'Atto Aggiuntivo n. 2, le Parti concordano che le attività inerenti ai Lotti B2, C e D di cui al Cronoprogramma (*sub* allegato C) dovranno essere avviate entro 60 (sessanta) giorni successivi alla stipula e all'efficacia dei relativi Contratti di Finanziamento di cui al precedente comma 3.bis.2, fatto salvo quanto previsto al § 4.3. dell'Atto Aggiuntivo n. 2, e al § 4.4 dell'Atto Aggiuntivo n. 2.

3.bis.4 Le Parti condividono che i termini di esecuzione individuati nel Cronoprogramma di cui all'allegato *sub* C del presente Atto Aggiuntivo n. 3, per le opere di cui al Quadro Economico allegato al PEF2020 rev. 3, sono vincolanti anche ai fini della decadenza della concessione di cui all'art. 10 della Convenzione Unica, come modificato dall'Atto Aggiuntivo n. 2, dell'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 26 della Convenzione Unica e dell'applicazione delle penali di cui all'art. 27 della Convenzione Unica, salvo quanto previsto dal § 4.5. dell'Atto Aggiuntivo n. 2.

4 ADEGUAMENTI NORMATIVI, PRECISAZIONI E MODIFICHE AL TESTO DELLA CONVENZIONE UNICA, ATTI AGGIUNTIVI E RELATIVI ALLEGATI

4.1 Con il presente Atto Aggiuntivo n. 3 le Parti convengono che l'art. 12 della Convenzione Unica, come modificato dall'Atto Aggiuntivo n. 2, viene rinominato "*Piano Economico-Finanziario e Piano Finanziario-Regolatorio*" ed è sostituito come segue.

12.1. Il PEF, redatto ai sensi del Decreto Interministeriale n. 125/97 del 15 aprile 1997, ed il PFR, redatto ai sensi della Delibera ART 106/2020, riportati nell'Allegato B del presente Atto Aggiuntivo n. 3, sono vincolanti per il Concessionario sino alla data di scadenza della Concessione fissata all'art. 3 della Convenzione, fatti salvi i previsti aggiornamenti o le ipotesi di revisione anche legati all'aggiornamento del PFR.

12.1.bis Il PFR è aggiornato annualmente, in occasione della richiesta di adeguamento tariffario da applicare per il successivo anno, e, periodicamente, al termine di ciascun periodo regolatorio, in conformità al Sistema tariffario (di seguito: Sistema) definito da ART con la delibera di cui al comma 1.

12.1.ter Il primo periodo regolatorio copre il quinquennio 2020-2024; si assumono come Anno base e Anno ponte, rispettivamente, le annualità 2019 e 2020.

12.1.quater Ai fini della disciplina del Sistema le attività del concessionario sono distinte in:

a) *Attività autostradali:* attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli, oggetto di concessione;

b) *Attività accessorie:* attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali relative alle tratte oggetto di concessione, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione carbolubrificanti ed attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio, (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici ed informativi;

c) *Attività non pertinenti:* attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).

Il Sistema afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie, come definito nella Delibera ART n.106/2020.

12.1.quinques Il Sistema persegue la finalità di assicurare che:

a) la dinamica annua della componente tariffaria di gestione sia determinata dall'applicazione della metodologia del price cap e sia coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività;

b) con riferimento alla durata del periodo concessorio, il concessionario ottenga, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità, una redditività del capitale investito pari al tasso di remunerazione pre-tax fissato con riferimento alle diverse categorie di asset definite nella regolazione ART.

12.1.sexies Ai fini del corretto calcolo, per ciascun anno del periodo tariffario, delle componenti tariffarie di cui al comma precedente:

- il livello dei costi di gestione *CG* (definiti sulla base dei principi e dei criteri stabiliti dalla regolazione ART) viene determinato secondo la seguente formula:

$$CG = (Co - Eaa) + Ca,nr + Crc,nr$$

dove:

C_o indica i costi operativi definiti sulla base dei criteri e nei limiti di ammissibilità fissati nella regolazione ART;

E_{aa} indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie;

$C_{a,nr}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio, determinato in base ad aliquote tecniche-economiche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa;

$C_{rc,nr}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

- il livello dei costi di costruzione CK viene determinato secondo la seguente formula:

$$CK = C_{a,r} + C_{rc,rA} + C_{rc,rP}$$

dove:

$C_{a,r}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio;

$C_{rc,rA}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione;

$C_{rc,rP}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere da realizzare.

12.1.septies La stima annuale della componente tariffaria di gestione deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica, secondo la formula del price cap:

$$TG_{,t+1} \leq TG_{,t} \cdot (1 + Pt + 1 - Xt)$$

dove:

$TG_{,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, predeterminato con riferimento all'anno $t+1$; in particolare, per $t=0$ in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), si assume:

$$TG_{,t} = CG_{,ap}$$

$$Vm,1 - 5$$

dove:

$CG_{,ap}$ è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno ponte, definito nel seguente modo:

$$CG_{,ap} = CG_{,ab} \cdot (1 + Pap)$$

in cui:

P_{ap} è il tasso di inflazione programmato per l'Anno ponte, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile;

CG,ab è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base;

$V_{m,1-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

TG,t livello componente tariffaria di gestione in vigore all'anno t ;

P_{t+1} è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno $t+1$, determinato secondo le modalità di cui al punto 19 della Delibera ART 106/2020;

X_t è l'indicatore di produttività annuale.

Qualora ne ricorrano i presupposti, la componente tariffaria di gestione $TG,t+1$ deve intendersi comprensiva della sub-componente $Ti,G,t+1$, connessa ai costi incrementali riferiti a ciascun anno del periodo regolatorio, come stimati ex ante. Detta sub-componente, una volta conglobata nella componente tariffaria $TG,t+1$, ne segue la dinamica per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.

In particolare, si assume:

$$Ti,G,t+1 = \Delta Ci,G,k,t+1 + \Delta Ci,G,v,t+1$$

$$V_{m,(t+1)-5}$$

dove:

$\Delta Ci,G,k,t+1$ è il livello incrementale annuo dei costi di gestione, relativo agli asset entrati in esercizio all'anno t ; in coerenza con il meccanismo delineato al punto 21 con riguardo ai costi di capitale, i costi incrementali di gestione legati all'entrata in funzione dei nuovi investimenti sono computabili a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio;

$\Delta Ci,G,v,t+1$ è il livello incrementale dei costi di gestione, relativo all'entrata in vigore all'anno t di sopravvenienze normative e regolamentari;

$V_{m,(t+1)-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno, compreso tra: (i) l'anno $t+1$ di prima inclusione tariffaria dei predetti costi incrementali; (ii) l'ultimo anno del periodo regolatorio;

Per $t=0$ in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), per la citata sub-componente si assume:

$$Ti,G,t = \Delta Ci,G,k,ap + \Delta Ci,G,v,ap$$

$$Vm,1 - 5$$

dove:

$\Delta Ci, G, k, ap$ è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo agli asset entrati in esercizio nel corso dell'Anno ponte;

$\Delta Ci, G, v, ap$ è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo all'entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari;

$Vm,1 - 5$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

12.1.octies La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, è basata sulla seguente formula:

$$TK, t + 1 = Ca, r, (t + 1) + Crc, rA, (t + 1) + Crc, rP, (t + 1) + PFK, t + 1$$

$$Vt + 1$$

dove:

$Ca, r, (t + 1)$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità ai criteri di determinazione e ammissibilità previsti nella regolazione ART;

$Crc, rA, (t + 1)$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione di cui al punto 2.17, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto nella regolazione ART e sulla base del tasso di remunerazione (TIR) determinato ai sensi del punto 17.2 della Delibera ART 106/2020;

$Crc, rP, (t + 1)$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti al CIN delle opere da realizzare, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto nella regolazione ART e sulla base del tasso di remunerazione (WACC) determinato dall'Autorità per ciascun periodo regolatorio;

$PFK, t + 1$ indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui al punto 2.14, definite ex ante, volte ad assicurare per la tariffa, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio;

$Vt + 1$ indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno $t + 1$, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

Il livello della componente $Ca,r,(t + 1)$ è il costo di ammortamento, riferito agli asset reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento con una o più delle metodologie previste dalla Delibera ART 106/2020, determinato al 1° gennaio dell'anno $t + 1$.

Il livello delle componenti $Crc,rA,(t + 1)$ e $Crc,rP,(t + 1)$ deriva dall'applicazione al capitale investito netto regolatorio, computato al 1° gennaio di ogni anno, dei rispettivi criteri di determinazione, nel seguente modo:

$$Crc,rA,(t + 1) = CINrA,(t + 1) \cdot TIR$$

$$Crc,rP,(t + 1) = CINrP,(t + 1) \cdot R$$

dove:

$CINrA,(t + 1)$ indica il valore del CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione, al 1° gennaio dell'anno $t + 1$, determinato sulla base di quanto di seguito specificato;

TIR indica il tasso interno di rendimento definito nel Sistema regolatorio pre-vigente;

$CINrP,(t + 1)$ indica il valore del CIN delle opere da realizzare, al 1° gennaio dell'anno $t + 1$, determinato sulla base dei principi e dei criteri di ammissibilità fissati nella delibera ART 106/2020;

R indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito definite da ART per ciascun periodo regolatorio (WACC).

I tassi di remunerazione TIR e $WACC$ sono espressi in termini nominali pre-tax, se il capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamento sono espressi a valori non rivalutati, in termini reali pre-tax se capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamenti sono espressi a valori rivalutati.

In generale, la dinamica del capitale investito netto nel corso del periodo concessorio è determinata come segue:

$$CIN(t + 1) = (CINt - Ca,t + It)$$

dove:

$CIN(t + 1)$ indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno $t + 1$;

$CINt$ indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno t ;

Ca,t indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno t , afferenti al capitale investito netto, così come valorizzati al 1° gennaio dello stesso anno t e riportati nel Piano Finanziario Regolatorio; si precisa che la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;

It indica la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t , con riferimento alle

opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Piano Finanziario Regolatorio, ammissibili secondo i criteri di cui al punto 12.3 dell'Allegato A alla delibera ART n.106/2020.

Il valore di CIN_t alla data del 1° gennaio 2021 corrisponde al livello del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate a tale data, distinte sulla base della classificazione in opere realizzate e in corso di realizzazione e in opere da realizzare.

12.1.novies Ai fini della determinazione delle componenti tariffarie di cui al presente articolo, la metodologia analitica impiegata per formulare le stime previsionali di traffico deve essere caratterizzata da trasparenza e riproducibilità. Deve inoltre consentire l'effettuazione di analisi di simulazione, di sensitività e di rischio da parte dei soggetti istituzionalmente legittimati.

12.1.decies Le stime previsionali di traffico sono aggiornate alla scadenza di ogni periodo regolatorio.

12.1.undecies Si intende per aggiornamento: "l'aggiornamento del piano economico-finanziario da effettuare alla scadenza di ogni periodo regolatorio mediante la verifica della permanenza e/o delle variazioni verificatesi nel medesimo periodo degli elementi individuati nel piano economico-finanziario medesimo".

12.2. I tempi di realizzazione degli investimenti di competenza del Concessionario fissati nel PEF 2020 rev. 3, nel Cronoprogramma di cui all'allegato C dell'Atto Aggiuntivo n.3, sono vincolanti per il Concessionario stesso. In caso di inosservanza di tali tempi per colpa del Concessionario, si applicano le penali di cui all'art. 27 della Convenzione Unica e la decadenza di cui all'art.10 come modificato dall'Atto Aggiuntivo n.2, fatto salvo quanto previsto dalla Delibera ART n. 106/2020.

12.3. In sede di aggiornamento o di revisione del Piano Economico Finanziario, il rischio di costruzione è posto a carico del Concessionario successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del Concedente, ad esclusione dei casi in cui l'eventuale incremento dei costi di costruzione sia determinato da forza maggiore o da fatti non riconducibili a responsabilità del Concessionario stesso. I costi di costruzione sono comprensivi dei costi relativi ai servizi di ingegneria occorrenti per la progettazione e realizzazione dell'opera. Gli oneri di progettazione rimangono a carico del Concessionario per la parte dallo stesso sostenuta nel caso in cui il progetto definitivo non venga approvato in sede di Conferenza di Servizi ovvero dal CIPESS.

12.4. Le parti, 6 mesi prima del termine di ciascun periodo regolatorio, su istanza di una di esse, procederanno all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario di cui al precedente comma 12.1., verificando congiuntamente la permanenza e/o le variazioni verificatesi nel medesimo periodo regolatorio in ordine agli elementi individuati nel Piano Economico Finanziario. Detta attività di verifica dovrà concludersi entro 2 mesi prima della scadenza del periodo regolatorio e verrà attestata mediante apposito verbale sottoscritto tra le Parti.

12.4 bis. In sede di aggiornamento quinquennale, alla fine di ogni periodo regolatorio, il Concedente, sentita l'ART per i profili di competenza ai sensi dell'articolo 43 del D.L. n.201/2011, trasmette, entro il termine dell'ultimo anno di ogni periodo regolatorio, la proposta di aggiornamento quinquennale al Ministero competente, ai fini della sottoposizione al parere del CIPESS che si pronuncia, sentito il NARS, entro trenta giorni.

Successivamente l'aggiornamento del PEF è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.

12.5. Il PEF/PFR verrà sottoposto a revisione al verificarsi di fatti straordinari non riconducibili alle parti che incidono sull'equilibrio del piano economico finanziario. Non si dà luogo alla revisione del PEF quando i nuovi e maggiori costi derivanti dalla necessità di rielaborare i livelli progettuali sono dipendenti da fatti imputabili al Concessionario, in coerenza con l'allocazione dei rischi progettuali.

12.6. In presenza di un nuovo programma di investimenti ovvero di eventi straordinari che determinano un'alterazione dell'equilibrio economico finanziario, la parte che intende attivare la procedura di revisione, di cui al precedente comma 12.5 ed al presente 12.6, ne darà comunicazione per iscritto all'altra con l'esatta indicazione:

(i) dei presupposti e delle ragioni che comporterebbero una alterazione dell'equilibrio del PEF/PFR, ovvero la presenza delle cause di cui al precedente comma 12.5 ed al presente 12.6, nonché,

(ii) della propria proposta per addivenire al nuovo equilibrio del PEF/PFR. L'altra parte dovrà comunicare per iscritto le proprie determinazioni in merito alla richiesta di revisione entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della stessa. Le Parti dovranno trovare un accordo nei successivi 60 (sessanta) giorni.

La revisione del piano economico-finanziario, da effettuare nel rispetto della Delibera ART n. 106/2020, nonché della procedura prevista dall'articolo 43 del D.L. 201/2011, deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo al Concessionario e delle condizioni di equilibrio economico finanziario relative al contratto e potrà comportare modifiche alla presente Convenzione da definirsi entro 6 mesi decorrenti dalla data di presentazione dell'istanza di revisione del PEF/PFR.

12.6 bis. Ai fini della tutela della finanza pubblica strettamente connessa al mantenimento dell'allocazione dei rischi, la revisione del PEF è subordinata alla previa valutazione da parte del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS).

12.6 ter Al fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria nel periodo di gestione, è possibile, in sede di aggiornamento annuale e/o revisione, prevedere nel PFR l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico – finanziaria e secondo le modalità previste al punto 26 dell'Allegato A della Delibera ART n. 106/2020.

12.6 quater. In caso di mancato accordo in merito all'aggiornamento e/o alla revisione del Piano Economico Finanziario, ovvero in ordine alla sussistenza dei presupposti di detta revisione, troveranno applicazione, ove ne ricorrano i presupposti, le disposizioni di Legge in ordine all'estinzione del rapporto concessorio, fatto salvo quanto previsto dagli articoli 4.6 e 4.7 dell'Atto Aggiuntivo n.2.

12.7. In caso di mancato accordo di cui al precedente comma 12.6 quater e di cui agli artt. 4.6 e 4.7 dell'Atto Aggiuntivo n. 2, le somme da rimborsare al Concessionario sono prioritariamente destinate al soddisfacimento dei crediti degli Enti Finanziatori del

Concessionario e sono indisponibili da parte di quest'ultimo fino al completo soddisfacimento di detti crediti.

12.8. *L'efficacia dell'estinzione del rapporto concessorio è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del Concedente delle somme previste al precedente comma 12.7. Fino all'integrale pagamento di dette somme il Concessionario avrà il diritto di gestire il Collegamento Autostradale secondo i termini e le condizioni di cui alla presente Convenzione. Resta fermo quanto previsto dall'art. 5.4 dell'Atto Aggiuntivo n. 2*

12.9. L'art. 12.12 della Convenzione come inserito dall'Atto Aggiuntivo n.2 viene sostituito come segue:

“In caso di miglioramento dei parametri posti alla base del PEF2020 rev.3 le Misure andranno rideterminate secondo i criteri e le modalità specificate al punto 1.3 della Delibera CIPE n. 24/2014, successivamente ribadite dalla Delibera CIPE n. 42/2019. Con riferimento all'assunzione di una “perdita” sui ricavi pari all'8% annuo fino al completo rimborso dei finanziamenti bancari e che si riduce negli anni successivi al 6% annuo presente nel PEF2020 rev.3/PFR2020 rev.3 e in linea con quanto previsto dal punto 2.6 delle Linee Guida approvate dal CIPE con Delibera n.1/2013, dovrà essere effettuata in fase di aggiornamento tariffario quinquennale anche la verifica a consuntivo dell'effettiva elusione derivante dall'applicazione del sistema Free Flow e l'eventuale differenza, rispetto al dato così assunto, concorrerà alla rideterminazione delle Misure esclusivamente in riduzione, attraverso la riduzione della durata delle stesse, in modo da non superare il TIR dell' Equity individuato nel medesimo PEF 2020 rev. 3 / PFR 2020 rev. 3”.

4.2. Le Parti si danno atto che viene aggiunto l'articolo 12-bis alla Convenzione Unica rubricato “Rischio Traffico”, come segue:

“12-bis.1. *Il rischio traffico è a carico del Concessionario, limitatamente al periodo regolatorio quinquennale, fermo restando che le stime previsionali di traffico devono essere aggiornate alla scadenza di ogni periodo regolatorio.*

12-bis.2. *A partire dal periodo regolatorio successivo al primo periodo di applicazione del Sistema tariffario definito con delibera ART n.106/2020, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del maggior ricavo, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi all'anno base per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro.*

Detto maggiore ricavo sarà calcolato come differenza tra:

- i ricavi, al netto degli oneri di cui al punto 8 dell'Allegato A alla delibera ART n.106/2020, scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato;

- i ricavi, al netto degli oneri di cui al punto 8 dell'Allegato A alla delibera ART n.106/2020, scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi traffico previsto ex ante maggiorato del 2% (ricavi soglia).

12-bis.3. *Per i periodi regolatori successivi al primo periodo regolatorio di applicazione del medesimo Sistema tariffario, al fine di una corretta definizione dei costi operativi, si tiene adeguatamente conto del meccanismo di revenue sharing definito al comma precedente.”.*

4.3 Le Parti convengono che l'articolo 16 della Convenzione Unica viene rinominato “Formula revisionale della tariffa” ed è sostituito come segue:

“16.1. *In conformità a quanto previsto dalla delibera ART n.106/2020, la tariffa unitaria media è costituita dalla somma delle due distinte componenti, la cui dinamica annuale è rappresentata nel PFR:*

*a) **componente tariffaria di gestione (TG):** nel rispetto della dinamica tariffaria definita nel PFR, che tiene, tra l'altro conto dell'incremento della produttività da efficientamento, è finalizzata a permettere il recupero: (i) dei costi operativi, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, stimati con riferimento all'Anno base per ciascun periodo regolatorio, nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze legislative e regolamentari; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;*

*b) **componente tariffaria di costruzione (TK):** è finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio (tenuto conto dell'eventuale valore di subentro previsto a scadenza del periodo concessorio), ivi compresi il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi inclusi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria.*

16.2. *Detta tariffa unitaria media, per ciascun anno t del periodo concessorio, è rappresentabile come segue:*

$$T_t = TG_{t,t} + TK_{t,t}$$

16.3. *È possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione di poste figurative, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio. Tali poste figurative ex ante sono ricomprese nella formula di cui al comma precedente. Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione.*

16.4. *Il Concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa unitaria media, relativa a ciascuna annualità del periodo concessorio, determina i pedaggi afferenti alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale. La modulazione della tariffa per classe veicolare, da applicare con riferimento all'impatto ambientale, è determinata nel rispetto delle previsioni normative in materia.*

16.5. Il Concessionario può essere autorizzato dal concedente ad attuare forme di modulazione tariffaria ulteriori, sempre a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa stessa, basate, in via esemplificativa e non esaustiva, su:

- a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale graduale superamento del principio "asse-sagoma", così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;
- b) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;
- c) articolazione per fasce orarie (es.: peak/off-peak);
- d) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);
- e) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale);
- f) agevolazioni per utilizzatori frequenti.

La modulazione tariffaria è in ogni caso definita nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti.

16.6. La tariffa unitaria media, determinata ex ante secondo le modalità illustrate ai commi precedenti, è adeguata annualmente, in esito al monitoraggio annuale sulla qualità dei servizi e sull'attuazione degli investimenti condotto ai sensi della Delibera 106/2020, con le seguenti modalità:

$$T * t + 1 = T * G, t + 1 + T * K, t + 1$$

con:

$$T * G, t + 1 = TG, t + 1 \cdot (1 - \Delta TG, t + 1) \cdot (1 + Qt) \quad T * K, t + 1 = TK, t + 1 + \Delta TK, t + 1$$

dove:

$T * G, t + 1$ è il livello della componente tariffaria di gestione, calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;

$TG, t + 1$ è il livello della componente tariffaria di gestione con riferimento all'anno $t + 1$;

$\Delta TG, t + 1$ è la componente tariffaria integrativa di gestione derivante dall'eventuale mancato sostenimento dei costi operativi stimati ex ante ed afferenti agli investimenti programmati e alle sopravvenienze normative e regolamentari, in ragione della loro mancata o ritardata attuazione;

Qt è il coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di penalità/premi di cui al punto 24 della Delibera ART 106/2020, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;

$T * K, t + 1$ è il livello della componente tariffaria di costruzione calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;

$TK, t + 1$ è il livello della componente tariffaria di costruzione con riferimento all'anno $t + 1$;

$\Delta TK, t + 1$ è il livello della componente tariffaria integrativa di costruzione, di segno positivo o negativo, calcolata all'anno t e correlata all'applicazione:

- del meccanismo di cui al punto 25 della Delibera ART 106/2020, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità;
- delle necessarie variazioni alle poste figurative di cui al punto 26 della Delibera ART 106/2020, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

16.7. La variabile Q_t è definita dal meccanismo di penalità/premi, disciplinato nella delibera ART n.106/2020, che si basa su un panel di indicatori della qualità del servizio e sulla fissazione dei livelli di qualità rilevanti nella valutazione della performance del concessionario. Il set di indicatori e i livelli di qualità ad essi relative sono fissati dal Concedente con le modalità previste dalla Delibera ART 106/2020.

16.8. Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario della componente di costruzione, la componente $\Delta TK, (t + 1)$ è costituita da due sub-componenti, definite come segue:

$$\Delta TK, (t + 1) = \Delta TI, K, (t + 1) + HK, (t + 1)$$

a) la prima sub-componente ($\Delta TI, K, (t + 1)$) è correlata all'importo degli investimenti non realizzati e si calcola con le seguenti modalità:

$$\Delta TI, K, (t + 1) = - (1 - \alpha t) \cdot TK, (t + 1)$$

Con

$$\alpha t = t \sum \alpha = 1(IR, \alpha) / t \sum \alpha = 1(IP, \alpha)$$

dove:

$TK, t + 1$ indica il livello della componente tariffaria di costruzione con riferimento all'anno $t + 1$;

αt indica la quota di investimenti effettivamente realizzati, cumulati fino all'anno t , rispetto all'importo di investimenti programmati per il medesimo periodo;

IR, α indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti effettivamente realizzati, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

IP,a indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti programmati all'atto della stipula della concessione, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

b) la seconda sub-componente ($HK,(t + 1)$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatti salvi i meccanismi di penalità previsti dalla convenzione, che possono arrivare anche alla revoca della stessa, e si determina come segue:

$$HK,(t + 1) = - (\gamma t \cdot R) \cdot |\Delta TL,K,(t + 1)|$$

dove:

γt indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario, cumulati fino all'anno t , rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;

R indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC).”.

- 4.4.** Le Parti concordano che l'articolo 17 della Convenzione Unica, “Tasso di inflazione programmato” viene sostituito come segue:

“17.1. La variabile, con P_{t+1} riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 19 della Delibera ART 106/2020, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.

17.2. Se il tasso di inflazione programmata non fosse disponibile nel documento di cui al punto 19.1 della Delibera ART 106/2020, si fa riferimento, per l'intero periodo tariffario, alle proiezioni macroeconomiche formulate nell'ultimo Bollettino economico della Banca Centrale Europea disponibile all'atto della notifica di avvio della consultazione.

17.3. Qualora i dati pubblicati non coprissero l'intera durata di ciascun periodo tariffario, si fa riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo.”.

- 4.5** Le Parti stabiliscono che l'articolo 19 della Convenzione Unica viene rinominato “Procedure per l'aggiornamento annuale delle tariffe” ed è modificato come segue:

“19.1. Il Concessionario provvede ad inviare al Concedente, e per conoscenza all'Autorità, entro il 15 ottobre di ogni anno, sulla base dei dati consuntivi e preconsuntivi disponibili al 30 settembre, tutte le informazioni necessarie per la determinazione dell'adeguamento tariffario per l'anno successivo, nonché, la proposta di aggiornamento del PFR.

19.2. Il Concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, effettua le necessarie verifiche in merito:

a) ai coefficienti di cui ai meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi di cui al punto 24 dell'Allegato A alla delibera n.106/2020;

- b) ai coefficienti αt e Yt , di cui al punto 25 dell'Allegato A alla delibera n.106/2020;
- c) al ricalcolo delle poste figurative di cui al punto 26 dell'Allegato A alla delibera n.106/2020.

19.3. Entro la medesima data, il Concedente trasmette gli esiti delle predette verifiche al Concessionario e all'Autorità, nonché una sua proposta, al Concessionario, all'ART, per il seguito di competenza, al MIT e al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

19.4. Entro il 15 novembre di ogni anno, il Concessionario procede all'eventuale conseguente aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio e lo trasmette al Concedente e all'Autorità.

19.5. Entro il 30 novembre di ogni anno, l'Autorità verifica la corretta applicazione dei principi e dei criteri fissati nella delibera n.106/2020, dandone apposita comunicazione al Concedente, al MIT e al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

19.6. L'Autorità, in particolare, verifica le seguenti condizioni:

- a) applicazione della metodologia del price cap alla componente tariffaria di gestione;
- b) uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi da pedaggio attesi, correlati alla componente tariffaria di costruzione, e dei costi ammissibili attesi afferenti agli investimenti, ottenuto scontando i relativi importi al WACC;
- c) azzeramento del valore attualizzato delle eventuali poste figurative;
- d) rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità di cui ai principi di contabilità regolatoria di cui alla delibera n.106/2020.

19.7. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di concerto, approvano o rigettano le variazioni proposte con provvedimento motivato entro il 15 dicembre di ogni anno”.

- 4.6** Le Parti stabiliscono che l'articolo 20 della Convenzione Unica viene rinominato “Meccanismi di premialità/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi” è sostituito come segue:

“20.1. Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui all' art. 16 della Convenzione unica, come sostituito dall'art. 4.3 dell'Atto Aggiuntivo n.3, ed al fine di consentire al Concedente l'identificazione degli indicatori di qualità per ciascuna delle aree tematiche riportate al punto 24.9 dell'Allegato A alla Delibera n. 106/2020, il Concedente definisce un periodo iniziale transitorio, di durata non superiore a 24 mesi dall'entrata in vigore dell'Atto Aggiuntivo n. 3, finalizzato all'individuazione preliminare ed alla misurazione dei predetti indicatori.

20.2. Al termine del periodo transitorio, il Concedente individua, per ciascun indicatore di qualità del servizio, i tre distinti livelli di qualità (soglia minima, livello obiettivo e soglia massima di cui al punto 24.5 dell'Allegato A alla delibera ART n.106/2020) che trovano applicazione, nell'ambito della formula di revisione tariffaria, a decorrere dall'anno successivo. Successivamente il Concessionario è tenuto a rilevare e a comunicare, entro il 30 settembre di ogni anno, al Concedente e all'Autorità, gli esiti del monitoraggio e della rilevazione degli indicatori di qualità.”.

- 4.7** La previsione di cui all'art. 3.2, lett. (c), della Convenzione Unica è sostituita come di seguito riportato: “ad attuare, per quanto di competenza, le previsioni di cui all'articolo 20 della Convenzione Unica, come modificato dall'articolo 4.6 dell'Atto Aggiuntivo n. 3”.

4.8 Le Parti concordano che, all'art. 28 della Convenzione Unica (*“Risoluzione del rapporto per inadempimento del Concedente e revoca della concessione per motivi di pubblico interesse”*), la lettera (A) del comma 28.1 è così sostituita:

“il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, ivi inclusi i costi finanziari capitalizzati al netto degli ammortamenti e del contributo pubblico erogato dal Concedente ai sensi dell'art. 7 della Convenzione Unica e delle Misure di Defiscalizzazione di cui alla Delibera CIPE n. 24/2014, nell'importo confermato dalla successiva Delibera CIPE n. 42/2019, se e nella misura in cui il Concessionario ne abbia beneficiato, ovvero, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario;”.

4.9. Le sanzioni previste all'art. 2.1 dell'Allegato A *“Disciplinare per l'applicazione delle sanzioni e delle penali”* all'Atto Aggiuntivo n. 2 della Convenzione Unica trovano applicazione all'articolo 19 della Convenzione Unica, come modificato dall'art. 4.5 dell'Atto Aggiuntivo n. 3.

4.10. Le previsioni di cui all'Allegato A all'Atto Aggiuntivo n.2 relative all'art. 19 co.1 e co.2 della Convenzione Unica, vengono sostituite come segue:

“19 co.1 Mancato adempimento all'obbligo di adeguamento tariffario annuale di gestione secondo le procedure di cui agli art. 12.1 bis, sexies, septies, opties della Convenzione, come modificati dall'Atto Aggiuntivo n.3”;

“19.co.2 Mancato adempimento all'obbligo di adeguamento tariffario annuale di gestione secondo i criteri previsti all'art. 12.1 della Convenzione, come modificato dall'Atto Aggiuntivo n.3, nonché all'art. 16 della Convenzione, come modificato dall'Atto Aggiuntivo n.3”.

5 PATTUZIONI SPECIFICHE

5.1. Le Parti si danno reciprocamente atto e si impegnano di modo che alla scadenza del periodo regolatorio saranno quantificati a consuntivo gli eventuali minori ricavi, conseguenti ai minori volumi di traffico, determinati dall'epidemia da COVID-19 e dalle misure adottate dalle Autorità di Governo nazionali e regionali per contenerne la diffusione, registrati nel corrente periodo regolatorio; a seguito delle relative verifiche del Concedente, tali minori ricavi saranno recuperati nell'ambito dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario da effettuare per il successivo periodo regolatorio; tale quantificazione dovrà essere opportunamente coerente con gli indirizzi generali assunti dall'ART e dal MIT, ferme restando le previsioni convenzionali.

5.2. Con l'Atto Aggiuntivo n. 3, per le motivazioni di cui alla Relazione di accompagnamento al PEF2020 rev. 3, cui si rimanda, le Parti convengono che, ai fini dell'aggiornamento del PEF2020 rev. 3 ai sensi degli artt. 12.4 e 12.4 bis della Convenzione Unica, come modificati dall'Atto Aggiuntivo n. 3, ovvero ai fini della procedura di cui all'art. 12.6 della Convenzione Unica, come modificato dall'Atto Aggiuntivo n. 3, i costi degli investimenti di concessione relativi alla realizzazione della Seconda Parte dell'Opera (tratte B2, C, D e Greenway) risulteranno pari ai corrispettivi di aggiudicazione effettivamente conseguiti a seguito delle procedure di gara all'uopo concluse.

5.3 Con il presente Atto Aggiuntivo n. 3, con riferimento all'esecuzione dei lavori afferenti a tutte le opere ancora da realizzare, le Parti si danno espressamente atto che trovano applicazione le previsioni di cui al Codice dei contratti pubblici, D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i. e di cui al d.P.R. n. 207/2010 e s.m.i. e al D.M. n. 49/2018. Resta fermo che con riferimento alla procedura di approvazione dei progetti nonché alla procedura di approvazione delle varianti (progettuali e/o in corso d'opera) trova applicazione la disciplina previgente di cui al D.Lgs. n. 163/2006, come previsto dall'art. 216 del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i. e dalla Convenzione, fatte salve le eventuali disposizioni normative integrative e derogatorie.

5.4. Con il presente Atto aggiuntivo n. 3 le Parti convengono altresì che il trasferimento al concessionario subentrante delle opere di pertinenza della concessione, come individuate dalla ricognizione effettuata in contraddittorio con il Concedente, è subordinato al pagamento degli importi dovuti ai sensi della Convenzione Unica e dei successivi atti aggiuntivi e, tra questi, degli importi che, in via prioritaria, sono destinati al soddisfacimento dei crediti dei finanziatori del Concessionario. Resta altresì inteso che fino all'integrale pagamento di detti importi il Concessionario potrà gestire il Collegamento Autostradale secondo i termini e le condizioni previsti dalla regolamentazione contrattuale del rapporto concessorio.

6 ABROGAZIONI

6.1 L'articolo 12, comma 3, della Convenzione Unica, come sostituito dall'Atto Aggiuntivo n. 2, è abrogato.

6.2 L'articolo 12, comma 10, della Convenzione Unica, come inserito dall'Atto Aggiuntivo n. 2, è abrogato.

6.3 L'articolo 12, comma 11, della Convenzione Unica, come inserito dall'Atto Aggiuntivo n. 2, è abrogato.

7 PATTUZIONI CONCLUSIVE

7.1. Per quanto non diversamente disposto nel presente Atto Aggiuntivo n. 3 e nei suoi Allegati, restano fermi e invariati i contenuti della Convenzione Unica, dell'Atto Aggiuntivo n. 1, dell'Atto Integrativo e dell'Atto Aggiuntivo n. 2.

7.2. La Convenzione Unica, l'Atto Aggiuntivo n. 1, l'Atto Integrativo, l'Atto Aggiuntivo n. 2 e il presente Atto Aggiuntivo n. 3 costituiscono congiuntamente la regolamentazione contrattuale del rapporto concessorio.

7.3. Il presente Atto Aggiuntivo n. 3, ai sensi dell'art. 43 del Decreto-Legge n. 201/2011 come convertito dalla Legge n. 214/2011, aggiornata in base al Decreto-Legge n. 109/2018, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130, è stato sottoposto dal MIT sentita l'ART, al parere del CIPESS che, sentito il NARS, si è pronunciato con la

delibera n. 8 del 2023 (allegato *sub A*) ed è soggetto all'approvazione con Decreto del MIT di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, da emanarsi entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuta trasmissione dell'Atto medesimo ad opera del Concedente.

- 7.4.** L'efficacia del presente Atto Aggiuntivo n. 3 è subordinata alla registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze di approvazione del medesimo.
- 7.5.** Il presente Atto Aggiuntivo n. 3 è soggetto a registrazione. Tutte le spese dipendenti dalla stipulazione dell'Atto Aggiuntivo n. 3, nessuna esclusa né eccettuata, sono a carico del Concessionario.

Letto, confermato e sottoscritto dalle Parti.

**Autostrada Pedemontana
Lombarda S.p.A.**

Il Direttore Generale
(Sabato Fusco)

*Documento informatico firmato
digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82
del 7 marzo 2005*

**Concessioni Autostradali
Lombarde S.p.A.**

L'Amministratore Delegato
(Gianantonio Arnoldi)

*Documento informatico firmato
digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82
del 7 marzo 2005*